

Transantiago: planificación vs. mercado

“El Transantiago tiene problemas y son de diseño estructural, no basta con agregar más buses o planificar cambios en las rutas. En la solución, el mercado tiene algo que decir”.

Entro a operar el Transantiago y ha sido un desastre. El problema se reduce a que el modelo es incapaz de satisfacer la demanda por transporte público de los santiaguinos. Los buses no pasan por donde está la gente y si lo hacen, no es posible subirse a ellos porque no son suficientes. Y eso que no ha llegado marzo.

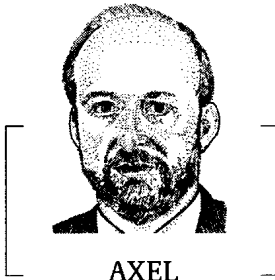
Para muchos aquí hubo improvisación y una inadecuada planificación. Ciertamente se improvisó, porque el Transantiago fue fruto de una decisión autocrática mezclada con un claro objetivo electoral: había que sacar los buses articulados a la calle antes de las elecciones; de ahí, no quedaba otra que seguir adelante. Entonces, faltaría más y mejor planificación.

Pero esa tesis supone que la planificación central realmente puede solucionar el problema. Adam Smith enseñó hace mucho que es imposible que un planificador central estime adecuadamente la demanda y los precios justos, porque nunca tendrá la información suficiente de las preferencias de las personas y los cambios que experimentan; el mercado, por el contrario, resuelve el dilema, porque el precio es incentivo suficiente para generar la oferta cuándo y dónde se la necesita. La inventiva del empresario, motivado por su afán de lucro, siempre supera al funcionario planificador, supuestamente altruista. Llamaba a esto “la mano invisible” que lo ordena todo.

CONTINUA...

CONTINUACIÓN: “ TRANSANTIAGO...” LA TERCERA, 24 DE FEBRERO DE 2007

Los planificadores dicen desdeñosamente que en transporte público Smith no tiene nada que hacer. Por otra parte, el modelo de las “micro amarillas” sería el paradigma del fracaso del mercado en esta materia. Pero eso no es así. Desde luego, ellas estaban dónde y cuándo se las necesitaba, y con el Transantiago no ha ocurrido lo mismo. Pero el modelo anterior tenía dos defectos que impedían que el mercado funcionara adecuadamente. Primero, era controlado por un cartel ineficiente. Se dice que cada empresario manejaba un promedio inferior a dos buses, con lo cual era imposible que existieran economías de escala y una gestión eficiente. Segundo, nunca el sector pagó los costos por contaminación y por congestión que generaba. Al revés, el impuesto al diésel



AXEL
BUCHHEISTER*

* Director Programa Legislativo
Instituto Libertad y Desarrollo

si hay voluntad política los cambios pueden llevarse adelante.

Pero si todo se hace para mantener básicamente la misma tarifa que antes, ¿cómo es que el nuevo modelo podrá hacerse cargo de los costos que el antiguo no pagaba? La respuesta “central” ha sido planificar para disminuir la congestión, la contaminación y el mal servicio. El resultado ha sido que los buses no llegan y que la gente termina pagando con la espera en los paraderos. Y mientras, acumulan frustración y rabia, que es la peor receta para la estabilidad política de que nos gusta vanagloriamos.

El Transantiago tiene problemas y son de diseño estructural, no basta con agregar más buses o planificar cambios en las rutas. En la solución, el mercado tiene algo que decir. Para ello el transporte público tendría que comenzar por pagar los verdaderos costos de su operación, lo que inexorablemente se reflejará en los pasajes. La población debiera tomar conciencia de que la movilización es más cara de lo que hoy se cobra, sobre todo en una ciudad extendida en que los traslados son de una punta a otra, y que eludir ese pago genera otros costos que igual se pagan, pero que disminuyen la calidad de vida. Si se cobra el valor real, se entregan señales -según decía el vapuleado Smith- para que las personas tomen decisiones más eficientes, como, por ejemplo, reevaluar la zona de la ciudad en que viven respecto de la ubicación de su lugar habitual de trabajo.

-combustible contaminante- es una cuarta parte del que afecta a la bencina y el valor de los permisos de circulación de los buses es bajísimo frente a lo que pagan los vehículos particulares. Culpa de la Autoridad, que por razones políticas nunca ha querido que los pasajes suban y reflejen los verdaderos costos. Por supuesto que al final estos se pagan, sólo que de manera indirecta: mala calidad de servicio, polución, viajes interminables, etc.

El Transantiago tiene un logro político-económico que no ha sido destacado: redujo el cartel. Hoy operan empresas grandes, que debieran tener costos más eficientes. Los antiguos también están, pero lo hacen bajo las reglas nuevas y sólo tienen el 40% del mercado. Esto demuestra que al final